

COMPAGNIE FRANCO-TAHITIENNE

filiale de la [Banque coloniale d'études et d'entreprises mutuelles](#)

LES ORIGINES

En 1909, la Société cotonnière s'installait dans l'île de Raiatea (îles sous le Vent)[...]. En 1913, d'autre part, la Société française des îles Marquises commençait la mise en valeur d'une concession dite de la Vallée française (100 hectares), à Taiohae (Nuka-Hiva). Elle faisait, peu après, l'acquisition de la vallée de Taipi-Vai (2.000 hectares), considérée comme la plus riche des établissements français de l'Océanie, au fond de la baie du Contrôleur.

Enfin, en 1920, la Compagnie franco-tahitienne installait à Tahiti même, sur le port de Papeete, des comptoirs commerciaux ; elle s'implantait ainsi solidement au chef-lieu même de la colonie, exploitait, avec deux goélettes, un service inter-insulaire subventionné, et effectuait en même temps le ramassage du coprah de la Société cotonnière et de la Société des îles Marquises (*Les Annales coloniales*, 23 novembre 1928).

Banque de l'Indochine Exercice 1921 (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 septembre 1922)

[...] Au cours de l'exercice, nous avons participé ... à l'augmentation de capital et à la souscription d'actions de plusieurs sociétés coloniales, notamment la Compagnie franco-tahitienne...

AEC 1922-805 — Cie franco-tahitienne, 20, rue de Mogador, PARIS (9^e).
Capital. — Sté an., f. le 30 déc. 1920, 1.200.000 fr. en 2.400 actions de 500 fr. lib., dont 200 actions d'apport.
Objet. — Toutes opérations de commerce et de transports à travers les archipels polynésiens. Toutes opérations immobilières et entreprises industrielles.
Exp. — Conserves et denrées alimentaires, vins, tissus.
Imp. — Vanille, nacre, coprah, coton.
Conseil. — MM. Henri Picot [BCEEM], présid. ;

Edmond Agache¹ [SCAC],
J.-B. [*sic* : Jean-Louis] Baille,
Ch. Gallois [BCEEM],
Léon Bertrand ²,
Léon Lammens,
Paul Leplus³ ,
Denis Quartier,
Édouard de Valcourt⁴ ,
Raoul-Duval et C^{ie} [du Havre],
[Henri] Steinmann⁵, admin. ;
Georges Froment-Guieysse [BCEEM], admin. dél.

¹ Edmond Agache : petit-fils du filateur Donat Agache (1804-1857). Fils d'Auguste (1848-1938)(nécro dans *Le Temps*, 20 novembre 1938). Neveu d'Édouard (1841-1923), gendre du chimiste Frédéric Kuhlmann, d'Alfred (1843-1915), peintre académique, d'Edmond (1847-1920), marié à Louise Desmedt, et de Julia (1851-1901), l'épouse de Frédéric Kuhlmann. Cousin de Donat Agache (1882-1929) — fils d'Édouard —, administrateur délégué de Agache fils (textile) et des Éts Kuhlmann, administrateur des Mines d'Anzin, des Phosphates tunisiens, des Pyrites de Huelva, de la BFCI, du CCF, de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord... Frère d'Alfred (1875-1934), architecte urbaniste, chargé entre les deux guerres du remodelage de Rio-de-Janeiro. Marié à Christiane Malibran y Santibanez. Attaché à la SCAC, où Robert Galoppe, fils adoptif du fondateur, Mesnier, avait épousé une fille de l'historien Gilbert Augustin-Thierry (1843-1915) — neveu de l'historien Augustin Thierry (1795-1856) et historien lui-même — et de Marie-Julie Agache (1845-1921), fille de Donat.

Administrateur de la Société cotonnière des Établissements français de l'Océanie et de la Société française des îles Marquises (*Ann. entrep. col.*, 1922). En outre administrateur de la Compagnie immobilière et agricole de l'Océanie (CIAO), des Pyrites de Huelva (participation SCAC) et actionnaire en 1933, en compagnie de Léon Bertrand — autre pilier de la SCAC —, de la Société commerciale des huiles et essences minérales, chaperonnée par la Banque Lambert-Biltz.

² Léon Bertrand (1858-1951) : ingénieur des ponts et chaussées, il pantoufle en 1892 à la Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, puis à la SCAC dont son beau-frère, Robert Galoppe, était l'un des animateurs. Il la représente notamment comme administrateur délégué (1908), puis vice-président des Phosphates de l'Océanie. Voir [encadré](#).

³ On retrouve Paul Leplus administrateur de la Société nord-africaine d'entreprises et de la Société immobilière du Nord de l'Afrique, dans la seconde au côté d'Émile Nérot, président du Secteur électrique des voûtes d'Alger, émanation de la BCEEM.

⁴ Édouard de Valcourt : administrateur de la Sté française des îles Marquises.

⁵ Steinmann (Henri) : on le retrouve au Secteur électrique des voûtes d'Alger et à l'Électricité de l'Afrique du Nord, autres affaires de la Banque coloniale (BCEEM).



[Coll. Serge Volper](#)

COMPAGNIE FRANCO-TAHITIENNE
Société anonyme au capital de 1200.000 fr.
Statuts déposés en l'étude de M^e Curcier, notaire à Paris

Siège social à Paris

BON DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR

Émission de 1.200 bons d'une valeur nominale de 500 fr., décidée par le conseil d'administration dans sa séance du 8 novembre 1922 (article 24 des statuts).

Remboursable le 30 novembre 1924

Portant intérêts à 7 % nets d'impôts présents et futurs

Un administrateur :

Un administrateur :

Impr. Dubois et Bauer, Paris

Compagnie franco-tahitienne
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 janvier 1923)

La récente assemblée ordinaire de cette société, dont le siège social est à Paris, 20, rue de Mogador, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1921, se soldant par un bénéfice net de 24.764 fr. 80, qui a été affecté à l'amortissement des frais de constitution et de la flotte. Elle a ratifié la nomination comme administrateurs de MM. Denis Quertier, Edm. Raoul-Duval et Cie et de Steinmann. Actuellement, le conseil d'administration se compose de : MM. Henri Picot [BCEEM], président ; Henri Steinmann, administrateur délégué ; Georges Froment-Guieysse [BCEEM], Edmond Agache [SCAC], Jean-Louis Baille, Léon Bertrand [SCAC/Phosphates de l'Océanie], Charles Gallois [BCEEM], Léon Lammens, Paul Leplus, Denis Quertier, Ed. Raoul-Duval et Cie, administrateurs.

Une assemblée extraordinaire, qui s'est tenue, hier, sous la présidence de M. Henri Picot, va régulariser l'augmentation du capital social, porté de 1.200.000 fr. à 1.500.000 fr. par l'émission de 600 actions nouvelles de 600 fr., et modifié en conséquence l'article 7 des statuts.

Elle a, en outre, approuvé la décision du conseil, en date du 8 novembre courant, d'émettre 1.200 bons de 500 fr., émis à 495 fr., remboursables au pair en deux ans, rapportant 7 % nets.

L'objet de cette émission a pour but de faciliter l'achat d'une importante unité de la flotte de la compagnie, le *Ville de Tamatave*, vapeur de 6.000 tonnes, à l'heure actuelle en service sur la ligne France-Tahiti, via Panama.

Journée industrielle. — 26 novembre

Le pavillon français en Océanie
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 février 1923)

Nous apprenons que, sans attendre le Vaisseau-fantôme de la fameuse « Flotte indochinoise », la Compagnie franco-tahitienne vient de créer un service Le Havre-Panama-Tahiti avec un navire de 6.000 tonnes, le « Ville de Tamatave », qui doit, en ce moment, terminer son voyage de retour.

La Compagnie franco-tahitienne a, d'ailleurs, plusieurs lignes annexes reliant Tahiti aux archipels voisins : Raiatée, Marquises, îles Gambier, île Ropa.

Voilà qui devrait encourager les armateurs indochinois à créer la ligne Haïphong — Saïgon — Nouméa avec annexe de Nouméa à Tahiti.

Chronique intercoloniale
Les relations entre la Métropole et Tahiti : le *Ville de Tamatave*
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} avril 1923)

La Compagnie franco-tahitienne n'a pas tout à fait deux ans d'existence. Elle est née du besoin de créer en Océanie, sur des bases nouvelles, un organisme commercial et maritime susceptible de réserver à la Métropole le maximum des transactions de nos îles si riches, d'apporter un concours actif à la création de communications directes avec la France, de mettre en relations régulières entre eux les archipels si longtemps délaissés — îles Sous-le-Vent, Marquises, Tuamotou, Gambier, îles Australes — et d'aider dans la

plus large mesure possible à la colonisation et au développement commercial de ces derniers.

Programme vaste et délicat qui demandait, malgré la connaissance profonde du pays par ses promoteurs, à être réalisé avec prudence, par paliers. En face surtout des importantes maisons de commerce étrangères implantées dans nos îles, il ne fallait pas, par trop de précipitation, risquer un insuccès qui aurait rejailli sur l'ensemble des intérêts français qu'on entendait servir.

La Compagnie franco-tahitienne s'est attaquée d'abord à la question des communications locales : en même temps qu'elle établissait solidement à Tahiti, dans l'île principale, ses installations commerciales et jetait les premiers jalons de ses opérations (vente de marchandises, achats de produits) qui allaient prendre avec 1922 un heureux développement, elle mettait en service, à travers les îles, deux goélettes, la Hinano et la Vahiné Tahiti, dont les efforts n'allaient pas tarder à être couronnés de succès. Ces lignes étaient subventionnées (130.000 francs par an) par le gouvernement local. Désormais, les Tuamotou et les îles Marquises sont reliées toutes les six semaines avec Papeete (goélette Hinano) ; la Vakine-Tahiti dessert les Gambier, les îles Australes et Rapa. Le chiffre des transactions de ces deux unités se fait chaque trimestre plus complet ; par elles, les produits se centralisent à Papeete. Les passagers, fonctionnaires, commerçants et colons, peuvent, sans vaine attente, avec sécurité dans les horaires, rejoindre leurs postes. La colonisation des archipels était ainsi largement facilitée.

Aujourd'hui, la Compagnie franco-tahitienne est connue dans toutes les îles du groupe, et elle y est appréciée comme une entreprise sérieuse, méthodique, exacte, désireuse de collaborer avec tous pour le bien général.

Ses transactions ont porté, en l'espace de ces quatre derniers mois, sur plus d'un millier de tonnes de coprah, le quart de la production de nos îles pendant cette durée ; elle y a ajouté café, coton et nacre. Elle y ajoutera certainement d'autres produits avec 1923.

Mais il était utile de pouvoir réserver à la France la plus grande partie de cette production locale. Depuis plus de dix ans, nos îles étaient sans communications directes avec la Métropole ; elles ne pouvaient communiquer avec elle que par des voyages longs, coûteux et des transbordements regrettables, soit à Sydney, soit à San-Francisco. Le canal de Panama percé, si l'on voulait rattacher Tahiti à la France par des liens économiques égaux à ses liens de souveraineté, il fallait créer, par cette voie nouvelle, la ligne si longtemps réclamée par les pouvoirs et groupements locaux.

Tahiti, au centre du Pacifique, port d'escale de premier ordre lorsqu'il sera définitivement outillé, ne pouvait pas, sans grave inconvénient, demeurer plus longtemps desservi par des lignes uniquement étrangères n'ayant de contact direct qu'avec les grands continents étrangers riverains.

Après un essai tenté en ces derniers mois et dans le désir de le renouveler aussi complètement que possible, la Compagnie franco-tahitienne vient de procéder à l'achat du *Ville de Tamatave*⁶, vapeur de 6.000 tonnes qui se trouvait en Océanie lors de son acquisition, et qui vient de rentrer en France, à plein chargement. Le *Ville de Tamatave* devient, de ce chef, une importante unité de sa flotte. Si, comme la compagnie le

⁶ Le *Ville de Tamatave*, vapeur de 6.000 tonnes, classé A¹, au Lloyd, est, à l'heure actuelle, en service sur la ligne France-Tahiti via Panama.

Les caractéristiques du *Ville de Tamatave* sont les suivantes :

Longueur	111 mètres.
Largeur	14 mètres.
Tirant d'eau	7 m 15.
Tonnage brut	3.900 tonneaux.
Portée en lourd	5.950 tonnes.
Puissance	1.486 chevaux.
Vitesse aux essais	12,5 nœuds.

désire, cette unité peut rester sur la ligne, la situation de nos îles en sera singulièrement changée et la situation de la société singulièrement accrue.

Jusqu'ici, avons-nous dit, pas de ligne régulière hors les lignes étrangères qui sillonnent uniquement le Pacifique (Union Steam Ship, de Sydney à San-Francisco par Wellington et Papeete). Les marchandises doivent se transporter sous pavillon étranger jusqu'aux ports australiens, néo-zélandais ou ouest des États-Unis ; les passagers de France ou pour la France doivent emprunter la voie d'Amérique, New-York-Frisco.

On ne peut s'étonner, dans ces conditions, que les transactions avec les États-Unis aient atteint en 1921 80 % du commerce total de nos Établissements, et que la France figure dans ce chiffre du commerce pour 5 %.

Une ligne de France sur Tahiti, publiquement et économiquement, s'impose donc.

Quels en peuvent être les avantages ?

C'est tout d'abord, et ceci a son prix, la possibilité de promener le pavillon français dans des eaux d'où il est à peu près absent, de le montrer à nos indigènes qui ne le connaissent plus.

Pour les passagers, c'est la faculté de gagner nos îles sans transbordement, par un voyage facile, moins coûteux et guère plus long que par l'itinéraire actuel Tahiti-San-Francisco-New-York-Havre.

Nos îles océaniques souffrent du manque de main-d'œuvre. Par une escale aux Antilles, il devient possible de prendre régulièrement le contingent de bras nécessaires pour en assurer la mise en valeur. L'essai a été fait à l'aller avec le *Ville de Tamatave* ; il peut être répété.

Les marchandises françaises arriveraient, elles aussi, en droiture, avec le minimum de risques et d'avaries. La qualité, le fini de celles-ci, peuvent et doivent leur permettre de supplanter dans une large mesure les produits similaires, australiens ou américains. Les matières de faible valeur comme le ciment, les matériaux de construction, pourraient être demandées à la Métropole, les produits des îles réservés à la mère patrie. Le *Ville de Tamatave* revenant à plein chargement, avait à bord phosphates, coprah, nacres, café, etc., tous produits qui, pour la plus large part, allaient à l'étranger.

Les îles Marquises, les îles Sous-le-Vent, touchées directement par un vapeur, connaîtraient les bienfaits de cette situation exceptionnelle : leur colonisation en serait facilitée. Et le tourisme y serait rendu possible, de France même, ce qui est bien.

Plus tard, on pourrait envisager l'exportation des fruits, bananes, mangues, papayes, oranges, richesse considérable et presque totalement perdue.

À ces différents points de vue, le lien avec la Métropole est indispensable, et la Colonie l'a bien compris qui a fêté, en pavoisant, l'arrivée du *Ville-de-Tamatave*.

Celui-ci, on le sait, est désormais la propriété de la Compagnie franco-tahitienne. Quel usage exact en fera celle-ci ? Quelles seront les modalités de ses voyages ultérieurs ? Tout cela est fonction de l'évolution plus ou moins rapide de ces îles. Peut-elle avoir intérêt à poursuivre sur la Nouvelle-Calédonie, par la Nouvelle-Zélande et (au retour) les Fidji, c'est ce que l'avenir dira.

En cas de liaison économique plus étroite avec l'Indochine, projet en cours, d'autres combinaisons peuvent naître. L'heure n'est pas venue de les envisager, trop incertaines qu'elles sont encore.

L'heure est venue, par contre, de réaliser les liaisons les plus immédiates : France et Tahiti, où la Compagnie franco-tahitienne a aujourd'hui de si gros intérêts. L'essai de ces derniers mois semble concluant. Pour peu qu'elle y soit aidée, la Compagnie franco-tahitienne le renouvellera et l'améliorera. L'acquisition qu'elle vient de faire dans les conditions où elle l'a faite, ne peut être qu'une mesure utile, financièrement intéressante, et qui va augmenter sensiblement ses chances immédiates et futures de profits.

(Extrait d'un article du *Mois colonial et maritime*.)

1923 : fusion avec la Société des îles Marquises

Compagnie franco-tahitienne
(*La Journée industrielle*, 26 juin 1923)

L'assemblée extraordinaire de cette société, au capital de 1.500.000 fr., tenue hier, au siège, 94, rue de la Victoire, à Paris, a décidé l'absorption par voie de fusion de la Société française des îles Marquises, au capital de 1.200.000 fr.

La Compagnie franco-tahitienne, pour réaliser cette opération, augmente son capital de 475.000 fr., par la création d'actions de 250 fr. Chaque action de 500 fr. de la Société française des îles Marquises est remplacée par une action de 250 fr., entièrement libérée, et une part bénéficiaire rachetable à 250 fr. et ayant droit, après répartition d'un bénéfice de 8 % aux actions et des prélèvements du conseil, à un pourcentage de 50 % valable jusqu'à un minimum de 30 %, suivant les augmentations de capital de la société absorbante.

Annuaire industriel, 1925 :

FRANCO-TAHITIENNE (Compagnie), 94, r. de la Victoire, Paris, 9^e. Ad. t. Colétrud-Paris. Code : A.Z. Soc. au cap.de 1.500.000 fr. — Conseil d'adm.: Prés. : M. Henri Picot ; adm. délégué : M. Georges Froment-Guieysse ; Adm. : MM. Edmond Agache ; Louis Baille ; Léon Bertrand ; Charles Gallois ; Léon Lammens ; Paul Leplus ; Denis Quartier ; Raoul-Duval et Cie ; Henri Steinmann et Édouard de Valcourt. Succursales aux îles Marquises et aux îles-Sous-le-Vent. — Siège à Papeete (Tahiti).

Société d'exportation et d'importation. Exploitation de lignes de navigation dans le Pacifique. (587-1-16258).

Who's who européen, 1967 :

DEAN de LUIGNÉ Maurice. Président-directeur général de société. Né à Saint-Denis-d'Anjou (Mayenne), le 29.11.1898. F. : de Maurice, propriétaire, et de Jeanne de Pommereul. M. : le 24.6.1929, à Paris, avec Marie-Henriette Font. Asc. : maréchal Mac Donald, duc de Tarente, pair de Fr. ; François Baron de Pommereul, cons. d'État, dir de l'imprimerie et de la librairie 1745-1823, etc. Ét. : Coll. Saint-François-Xavier Vannes (Morbihan). Gr. : bach. ès sc. Carr. : engagé vol. G M I, 1921-1924 secr. de contr. civil et chancelier de consulat à Sfax (Tunisie), 1924-1925 secr. gén. [Cie franco-tahitienne \(filiale de la Banque coloniale d'ét. et d'entreprises mutuelles\)](#), 1925-1930 dir. Propr. d'un cabinet de transactions immob., 1930-1940 dir. comm. Éts Klytia, 1942 secr. gén. S.I.N., 1942-1946 prés. dir. gén. Éts Nautilus. Membre : ANF. Récr. : chasse. A. : 12, villa Méquillet, 92 Neuilly et « La Cour de Saint-Martin », 53 Saint-Denis-d'Anjou, France.

Suite :

1927 : Absorption par la [Compagnie immobilière et agricole de l'Océanie](#) (CIAO).